

韓国地方都市における中心商業地形成の歴史的過程

著者	山元 貴継
雑誌名	地理空間
巻	10
号	3
ページ	209-221
発行年	2017
URL	http://hdl.handle.net/2241/00151440

韓国地方都市における中心商業地形成の歴史的過程

山元貴継

中部大学人文学部

朝鮮半島は歴史的に、冬の北西からの季節風と外敵に備えるために、多くの都市や集落が盆地地形に立地する傾向が強かった。そして、都市の中心部全体を城壁で囲んだ「邑城」では、城門の外側に市場が形成され、その市場が現在の韓国の多くの地方都市の中心商業地として成長した。戦災や本格的な再開発を大きく経験しなかった韓国の地方都市では1970年代以降、「旧市街地」と少し距離をおいたところに「新市街地」が建設されたところが少なくなく、両市街地は機能的にも互いに異なる中心商業地として役割を分担している場合が多い。それだけでなく、韓国は日本よりも店舗の開業と廃業がたやすく、店舗移転もいとわない商慣習のもと、賃貸店舗が多数を占めた中心商業地では、店舗の交代が頻繁に発生する。このように、人口減少に伴うダウンサイジングにも対応しやすい特徴をもっている韓国地方都市の中心商業地は、日本の地方都市の中長期計画の立案にも多くの示唆を提示することと期待される。しかしながら、韓国独自の都市構造と文化などによってもたらされている部分が多いため、慎重なアプローチが求められる。

キーワード：地方都市、中心商業地、盆地、邑城、新市街地、韓国

I はじめに

日本海を挟んで隣り合う韓国と日本は、ともに第二次世界大戦後に高度経済成長期を経験して発展しながらも、今後再び大きな経済成長をみることは難しいであろうという状況にある。加えて近年では、共通して少子化および人口の高齢化が進み、特に農村部のみならず都市部までを含めた広い地域で人口の減少がみられるようになっていく。その中で日韓とも、各地の住民生活を支えてきた「中心商業地」が大きな転換を迫られている。しかしながら、日韓では後述するように、これら中心商業地が形成されてきた歴史的な過程に相違があるため、現在置かれている状況も異なり、また、今後の求められていく対応にも違いが想定される。

そこで本稿では、そうした日韓での中心商業地の違いへの理解のために、日本のそれとの比較を前提としながら、韓国における中心商業地がこれまでどのような特有の条件のもとで形成され、い

かなる歴史的過程を経て現在のような構造となったのかについて概説する。

II 韓国における中心商業地を取り巻く前提

まず、あまり知られていないこととして、日韓では地形条件的な違いが少なくない。韓国と比較して海洋プレートの圧力を大きく受け、隆起量が大きい国土に、周囲を海洋に囲まれることで全国的に年間を通じて多くの降水量（年間約1,200～2,000mm）がある日本には、急峻な山々がみられやすい一方で、土砂の堆積で形成された比較的大きな平野が各地に発達している。その中で、各地を結ぶ道路（街道）沿いでも地形転換点の近くや、平野の中でも道路同士が交わる結節点などに、古くから交易の場としての市場が発達してきた。また日本は、総じて河況係数も低く、水運に恵まれた地域での市場の発達も顕著であった。さらに近世期には、城下町となったところなどにおいて政策的に商人が集められ、まさに集落や城下町の「中心」近くに商業地が発達してきた。それ

ら日本各地の中心商業地は、明治期から昭和初期までに段階的に発展したのち、第二次世界大戦時における米軍による空襲などによって壊滅的な被害を受けたところも多いが、戦災復興を経るなどして、1950年代後半以降の高度経済成長期を迎えた。

対して朝鮮半島（韓国）は、緩やかに隆起した半島に日本の約半分の降水量がみられるにとどまり、大陸性気候ゆえの冬季の厳しい寒さに加えて気温の年較差も大きい中で、各地に多くの侵食性盆地がみられてきた（大矢・金，1989）。各地の集落などは歴史的に、こうした盆地地形の中でも、冬季の寒い季節風を避けやすい相対的に北側、すなわち南向き斜面に立地しやすかった。さらに、大陸と繋がる半島ゆえ外敵の侵入されやすかった地政的条件から、重要な拠点となるところでは、高麗末期（14世紀後半～末）から李氏朝鮮時代（～20世紀初頭）にかけて、城壁で外周を囲まれた「^{ウフソン}邑城」が整備された。こうした「邑城」内に、王朝から派遣された地方官が政務を執っていた「東軒」などと呼ばれた建物が並ぶ官衙が立地していたほか、住民たちも居住してきた。朝鮮半島西南部と、東南部の一部に発達する平野部を除けば、このように同半島の都市や中心集落は基本的に内陸にあり、かつ、各地の侵食盆地のそれぞれに孤立的に発達しやすかった（姜，1975）。

加えて、そこでの市場などの中心商業地は長年、ミクロスケールで見れば、各地の集落や「邑城」などの必ずしも「中心」たり得なかった歴史を持つ。朝鮮半島では伝統的に、商人およびその活動の場所の位置づけは低く抑えられてきた。そのため、集落において市場は、集落への入口－しばしば集落の南端－などにみられた（山田，1978）。特に「邑城」では、その東西南北に設けられ、日の出とともに開き日没とともに閉ざされ

ていた大門（ただし、多くの「邑城」では、北側の大門などは死者のための門として、人々の出入りは一般的ではなかった）の外側でのみ商人の活動が許されることが一般的であった（金・張，1993）（図1左）。

また、これらの自然的条件および社会的条件に加え、朝鮮半島、特に現在の韓国における中心商業地発達の特徴に関わる文化的要因として、日本と比べて人々の居住地の流動性が高いことが挙げられる。農耕それも稲作を大きく主体としてきた歴史の中で定住性を高め、現在でも多くの人々が持ち家を志向する日本と比べて、朝鮮半島の人々には、宗家といった象徴的な家屋についてはその立地に大きなこだわりを見せる一方で、それ以外の家屋については農村部であっても、様々な理由から頻繁に家屋を代える「移居慣習」などがみられることが明らかにされてきた（浅香，1959）。そうした感覚が引き継がれているためか、現代韓国の都市部でも多くの人々が、職場や家族構成の変化に応じて、また、住居自体を資産として運用するためにも、かなりの頻度で、高層の「アパート（日本で言うマンション）」などを移り住んでいくのが一般的である。少し古いデータであるが、1991年の韓国統計庁のデータによると、韓国では1970年度以降継続して年間20%以上の人々が引っ越しをしている（日本は同時期約5.3%）との指摘もある（朝倉，2000）。そうした感覚がより強く表れるのが商業関係者であり、商店の多くは賃貸で場所あるいは店舗を求め、そこをあくまで一時的な商いの場とする傾向が強い。それもあってか韓国における中心商業地は、第二次世界大戦や朝鮮戦争による市街地被害が限定的であったのにもかかわらず、後に詳しく述べるように、時代を経るに従って、日本以上にその位置や規模を大きく変化させてきた。

ほかに、日韓での中心商業地の発達の違いに

は、交通状況の違いも関わってくる。日本は歴史的に鉄道が交通輸送に占める割合が高く、それは高度経済成長期に、各地の都市周辺路線のインターアーバン（電車鉄道）化や高頻度運行によって、さらに高められた。そして、日本では多くの都市において、特に第二次世界大戦後に鉄道駅が交通結節点として果たす役割が極めて大きくなり、「駅前」も中心商業地の核となった。対して、韓国では現在に至るまで、鉄道は長距離移動列車、すなわち日本で言う特急の運行が主体であり、運行本数も多くない。地下鉄も発達するソウルや釜山といった一部の大都市を除けば、鉄道はこれまで、地方都市間輸送や、都市と郊外地域とを結ぶ輸送機関とはあまり位置づけられてはこなかったことで、中心商業地の発達との関わりが薄い。公共交通機関としては代わりに、政策的に運賃が低く抑えられてきたバス（長距離・短距離）交通が大きく発達している（小野，1997）ほか、同じく日本と比べて相対的に運賃の低いタクシーが気軽に使われている。

Ⅲ 韓国における中心商業地の空間的展開

前章で述べたような条件のもとで、韓国における中心商業地がこれまで経験してきた空間的展開にも、日本とは様々な違いがみられる。まず、各

地の盆地ごとに発達した市場などは、後背地すなわち盆地自体の面積が広く商圏人口が多かったり、豊かな農産物に恵まれたりしたところでは、その集散のためにも大きく発展し、早期に常設市場化が進んだ（田，1982）。しかしながら、商圏人口の少ないところでは、現在も5日おきの開催での定期市にとどまっているところが少なくない。ただし、韓国においては現在でも多くの地域で、その地域によって異なる日程で行われる定期市が名物となり、住民はもとより観光客を集めていることが多い。当然のことながら、そこで商いを行っている商人は、地域から地域へと渡り歩いて商業活動を行っている（金，1997；韓，2000）。

一方で、かつて「邑城」の周囲に発達していた各市場には、「在来市場」などと呼ばれて歴史こそ引き継ぎながらも、日本統治時代を経て大きく変化したところが少なくない。日韓併合直後、「市区改正」の名のもとで、ほとんどの「邑城」で周囲を取り囲む城壁が撤去され、城門すらも多くが破壊された。それに伴って次第に、まさに「中心」に向かって場所を移し始める商店がみられ始めた（金・張，1993）（図1中）。そして都市によっては、新規に「市場町」が造られ、そこに商店を移転するように求めたり（砂川ほか，2017），それでもやはり旧来の位置に市場を回帰させたりといった

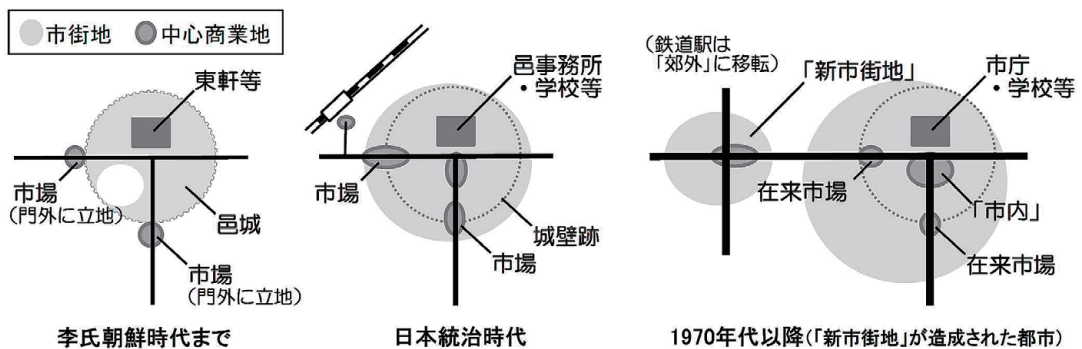


図1 各時代における朝鮮半島－韓国の地方都市（市街地）と中心商業地との位置関係（模式図）

（筆者作成）

動きをみせたところ（図2）もある。ほかに、道庁（日本の県庁に相当）などが置かれて行政中心地となったり、教育機関が集められたりしたような都市では、その「門前」に新たな中心商業地が生じて、多くの中心商業地を抱えるようになったところもある。なお一部、鉄道駅前にも中心商業地が生まれた都市もある（朱，1994）が、日本と比べて例は多くない。

さらに、第二次世界大戦および朝鮮戦争後の韓国においては、それらによる被害が限定的であった一方で、特に1970年代以降、ようやく独自の都市計画が立案されるようになったことを受けて、モータリゼーションの到来も念頭に置きつつ、ここまで見てきたような既存の「旧市街地」（韓国語ではこれを指して「市内」と呼ぶことが多い）とは別個の、いわゆる「新市街地」の建設が各地の都市で進み、そこに新たな中心商業地が生まれたところが散見される（李ほか，2003；山元，2007）（図1右）。日本では同時期、Ⅱで述べたように「駅前」も中心商業地の核に加わり、そ



図2 「邑城」外に成立した在来市場の景観

忠清北道清州市の通称「ユッコリ（六差路）市場」。歴史的には清州の「邑城」の南門外に発生した市場に由来するが、日本統治時代に入り、いったん商店はその西北に造成された「市場町」への移転を求められた。しかしながら、再び旧来の位置に在来市場が形成され、現在に至っている。

（2006年8月撮影）

れらの核を中心に単核的・同心円的に（ただし放射状に伸びる幹線道路沿いに星型に）市街地を拡大させる「都市の郊外化」が顕著に進んで、それが後に主要幹線道路沿いにおけるロードサイド商業地区の発達を招いており、韓国とは対照的となる。

その前提としてはⅡで述べたように、韓国においては鉄道の交通輸送機関としての位置づけが弱いことが挙げられる。ソウルや釜山といった大都市の一部の駅を除けば、「駅前」は必ずしも中心商業地となっていない。それどころか、大きな勾配と曲線とを伴って、侵食盆地北側の市街地に近づけるよう無理やり路線や駅を設けていた、各地の特に支線的位置づけにあった鉄道路線には、1970年代以降、廃止されてしまったり、速達性を重視してルートを直線化して市街地からはるか遠くに駅が設けられるようになったりしたところがある。その結果、後者のような都市ではしばしば、移転から数十年経過しても「駅前」に市街地の発達を見ていない（山元，2007）。そして、当初から鉄道駅とも関係の薄いまま発達した既存の「旧市街地」からさらに自動車での移動が必要となるほど離れたところに、これまた鉄道駅存在と無関係に「新市街地」が新規に造成され、そこに中心商業地が形成されている。「駅前」が中心商業地となっていることが一般的であり、加えて駅自体もターミナルデパートとなるなど中心商業地の核となり続けていることが珍しくない日本の地方都市の景観は、韓国の人々からは奇異に映りやすい。

中心商業地の発達に与える影響が限定される鉄道とは対照的に、韓国では長距離バスの交通輸送機関としての地位が高い。韓国では長く、商人による商品輸送手段としても長距離バスがよく利用されてきた。ソウルなどの大都市から衣料品や家電を抱えた商人が降り立つバスターミナル周辺

は、それらの商品を販売する場となるだけでなく、商人および買い付け客などをターゲットにした飲食店・喫茶店・宿泊施設が建ち並ぶ中心商業地となってきた。それでも以前は「旧市街地」内にあることが少なくなかったバスターミナルの周囲は、各地の都市や集落において中心商業地の新たな核となっていたが、1990年代以降は各地のバスターミナルが、施設が手狭になったり、「旧市街地」近くでの渋滞によるバス発着の遅延を避けることをはかたりして、「新市街地」へとその場所を移動した。そして、この「新市街地」に移転した新たなバスターミナルが核となって、各地で新たな中心商業地（図3）が生じている（山元，2007）。

こうした、道路交通を重視した中心商業地の顕著な発達一方で、意外に発達していないのが、先述した日本では幹線道路沿いにみられやすい「ロードサイド」の商業地区である。そもそも韓国では、1999年に緩和されるまで、都市の外郭の開発が「開発制限区域（グリーンベルト）」制



図3 「新市街地」に立地した長距離バスターミナルの近隣に発達した中心市街地の景観

忠清北道清州市。1990年代末に「旧市街地」からバスターミナルが移転してきた後、短期間で多くの商店が立地し、中心商業地が形成された。いわゆる「割引店」も立地している。

（2006年8月撮影）

度のもとで厳しく制限されてきた。それが解除されても、侵食盆地ごとに発達していることの多い韓国の都市では、都市間は盆地と盆地の間を隔てる丘陵となっていることが少なくなく、商業施設の立地はたやすくはない。

さらに、これら「旧市街地」および「新市街地」などで発達した中心商業地の内部でも、日本におけるそれとは異なる空間的な構造がみられやすい。日本では、歴史のある中心商業地、例えば商店街などにおいて、古くからの商店が創業の地を重視し、長期間同じ場所に立地し続けていることが少なくない。そうした商店ではしばしば、その店主も先祖代々で店舗の建物あるいはその近隣に居住しており、その結果、中心商業地全体でも、代々で引き継がれてきた商店主どうしの強烈なコミュニティが築かれやすくなる。こうしたコミュニティが、例えば高度経済成長期以降のスーパーマーケットや大型店の進出への対抗なども経験しながら各地の中心商業地を維持してきたものの、後に、郊外に立地した大型店やロードサイドショップとの競合に充分に対応できなくなっているところが少なくないというのは、周知のところであろう。さらに近年では、都市自体の人口減少に加えて、店主の高齢化やリタイアに伴い、その中心商業地の「中央」部が、店舗はそのままにシャッターだけが下りた商店が並ぶ、いわゆる「シャッター商店街」となっているというのが、日本各地の地方都市でみられやすい現状である。

対して韓国では、賃貸で営まれている商店の比率が高く、店主も次々とその店舗の位置を移動すること、はてには業種すらも変えていくことをいとわない傾向が強い。韓国の各都市の在来市場や中心商業地において、数十年以上、数代にわたって営業を続けているような商店は非常に稀である。その結果、先述したように歴史的にも、商店や中心商業地全体すら、時代の変化に従って柔

軟にその位置や範囲を変えてきた。中心商業地内において商店は容易に開廃業を繰り返し、最初は相対的に中心商業地の周辺部に小規模な店舗を抱えていた商店も、売り上げが良ければ積極的に店舗を「中央」近くに移す。

こうした動向は実は、商業環境の変化や、都市の人口減少などにも対応しやすい条件を形づくっている。韓国では、中心商業地の「中央」において必要性の低くなった業種の商店や、店主が営業の意志を失った商店は容易に撤退しやすく、その跡には短期間で新しい商店が入居してくる。都市および集落の人口減少に伴い多くの商店数を必要としなくなり、中心商業地の「中央」近くの商店が閉業するようになった場合には、その跡を「周辺」にあった商店が移ってきて埋める代わりに、その「周辺」の商店跡は、容易に住宅地化することとなる。中心商業地全体の面積規模などは減少し、ダウンサイジングしているものの、その「中央」部にシャッターを下ろした商店はさほど目立たないことで、日本人から見れば韓国の地方都市の中心商業地は、賑わいを残しているように映りやすい。

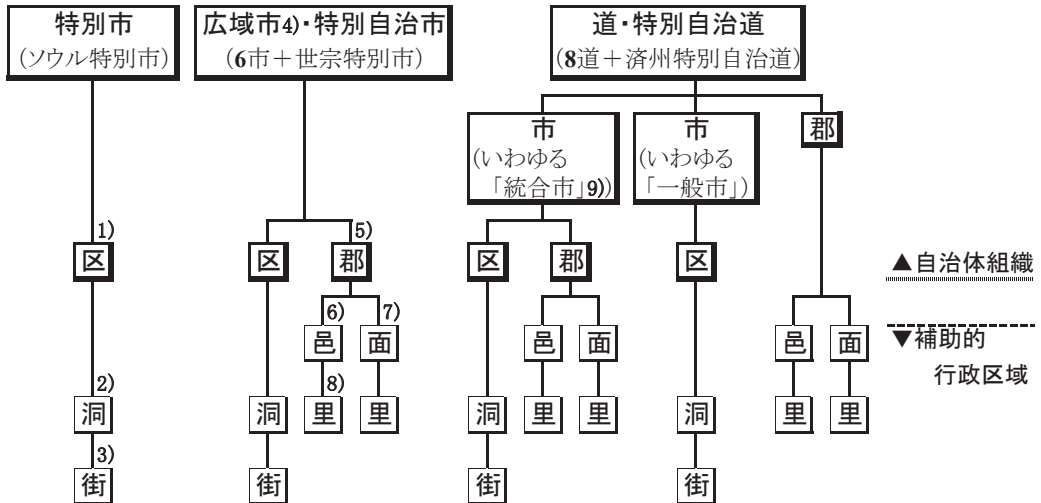
Ⅳ 韓国の行政区域制度とその変遷

ここまで、韓国における中心商業地形成の歴史について概説してきたが、その理解のために、韓国の行政区域制度についても少しふれておく。韓国の行政区域制度は日韓併合時の改編を経験した(山田, 1975)ことで、一見すると、日本のそれと呼称は違えど非常によく似通った構造となっている(図4)。すなわち、日本の「県」に相当する行政区域として「道」があり、そこから独立した行政区域として特別市・特別自治市、そして、日本の「政令指定都市」に相当する五つの「広域市」があり、それ以外の地域では、「道」の下位に、「市」と「郡」がある。このうち、日本とは

異なり「郡庁」が置かれて基礎自治体となっている「郡」の下位に、人口規模の大きい「^{ウツ}邑」(日本の「町」に相当)と、人口の少ない「^{ミョン}面」(日本の村に相当)がある。例外もあるが、特別市や広域市ではその下位に「^グ区」があってそれ以下が「^{ドン}洞」に細分され、「市」ではそれ以下が直接「洞」に、「邑」や「面」ではそれ以下が「^リ里」に細分される。いわゆる中心商業地の所在地は、都市部では「〇〇市(〇〇区)〇〇洞」、農村部では「〇〇郡〇〇邑〇〇里」などとなりやすい。

その中で、文字通りの都市部である「市」には、かつての「邑城」を起源しているところが多く、その人口規模に応じて、その中央部に、それこそかつての「邑城」の周囲にあった市場や、日本統治時代以降に形づくられた「商店街」からの歴史を引き継ぐ複数以上の中心商業地と、ほかに近年では「新市街地」に形成された中心商業地とを発達させていることが多い。一方で、農村部に相当する「郡」では、「郡庁」が置かれた「邑」などに少数の在来市場が発達していることが多いが、それらは先述したように、「郡」人口の少なさによっては、常設市ではなく、依然として定期市にとどまることも少なくない(田, 1982; 金, 1997)。ただし、「市」や「郡」によっては、常設市となっている在来市場と定期市の在来市場とが別個に並存していることもある。

このように韓国では、各地域がどのような行政区域のもとにあるかを見ることによって、大まかな中心商業地の状況が想像しやすい。代わりに、これらの関係の例外として注意が必要なのは、日本の「平成の大合併」と似た形で1995年以降進められた、いわゆる「広域合併」を経験した「市」である。これらのいわゆる「統合市」は、旧来の「市」に周囲の「郡」を編入して誕生したもので、その編入に伴って広大な面積と多くの人口とを抱えるようになったものの、しばしば、旧来



- 1) 日本の政令指定都市の「区」に相当。人口50万人をめぐり分区分されることが多い。
- 2) 日本の「町」に相当。なお、正式な「洞」である「法定洞」と、行政サービスのために再編された「行政洞」とが併用される。「行政洞」では、人口の少ない「洞」は統合され、人口の少ない「洞」は分割される。
- 3) 日本の「丁目」に相当。人口増加に伴い次々分割されていくため、配列に規則性が少ない。
- 4) 日本の「政令指定都市」に相当。1995年までは「直轄市」呼称が使われ、以下は「洞」のみとされていた。
- 5) 日本の「郡」に相当するが、日本では大正時代に廃止された「郡制」を引き継いでおり、「郡庁」が置かれ、代表として「郡司」が選出される。
- 6) 日本の「(行政)町」に相当。人口約2万人前後をめぐり「面」から昇格されるが、1979年5月の大統領令により、人口がそれ以下でも「郡庁」所在地であれば自動的に昇格されるといった特例が適用されたことがある。
- 7) 日本の「(行政)村」に相当。
- 8) 日本の「大字」に相当し、もともとの自然村落の範囲を継承していることも少なくない。
- 9) 一般には「統合市」の名称は用いられない。1995年のいわゆる「広域行政」以降、「市」が周囲の「郡」を編入して誕生したものが多い。ちなみに新市名にはしばしば、編入された旧「郡」名が採用された。

図4 いわゆる「広域行政」(1995年以降)の韓国における行政区域制度

(筆者作成)

の「市」部分の市街地はさほど大きくない。そして、旧「市」域内の中心商業地と、それとは別に旧「郡」域の特に「邑」などにおける中心商業地とを並存させていることが多い。この「広域行政」は、1990年代半ばに多くの議論を経て実施されたものである。なお当時、「市」とその周囲の「郡」とを統合するだけでなく、郡庁所在地が「邑」にとどまっている「郡」についても統合して「市」に昇格させるべきといった意見もみられた(任, 1994)が、結果的にはこうした「郡」の「市」への昇格はほぼ見送られた。その結果、忠清南道の扶余郡のように、郡庁所在地が「扶余邑」であっ

たためか「郡」にとどまっているところがみられる。ただし、そうした「郡」の中にも、郡庁所在地がほぼ「市」同様の市街地を発達させ、「郡」全体では相当の人口規模があるところが散見される。

こうした経緯から韓国でも、行政区域単位で都市部と農村部とを明確に区別するのは難しくなっている(金, 1998)。ソウル特別市は日本の東京23区、「広域市」は日本の「政令指定都市」などと対比しやすい一方で、韓国各地の「市」については、その多くがいわゆる「統合市」となったことで、一見するとその人口規模のわりに中心商業

地の発達があまり顕著でないように映る都市もある。日韓での都市比較において、人口規模の近さで対比しようとする、人口30万人規模の都市と言えば日本では地方中心都市やいわゆるベッドタウン都市のレベルを想定するが、韓国では「統合市」レベルとなりやすく、そこでは、分散し、かつ小規模の中心商業地を見やすくなる。一方で、日本の地方都市で様々な問題が指摘されやすいのは人口5万人以下程度の「市」であるが、韓国で同規模の「市」を探すのは難しい。比較対照となりうるのはおそらく「郡」部の、それも「邑」となるであろう。

V 韓国の中心商業地に関する実態把握の難しさ

ここまで見てきたように、日韓では都市や集落内における中心商業地の位置づけが、歴史的にも異なっている。また、例えば「旧市街地」における中心商業地は、伝統的な在来市場があったり、本格的な再開発を経験していないことが多いため土地が細分化され、必ずしも面積規模の大きくない衣料品や食料品店、伝統的飲食店などがみられたりしやすい。こうした「旧市街地」においては、1960年代以降、いわゆる「百貨店」が立地した時期もあったが、1990後半以降、それらの「百貨店」の多くが撤退して現在に至る（図5）。一方で、「新市街地」の中心商業地では、大型店や、比較的規模の大きい飲食店などが多い。このように韓国では、中心商業地同士でも機能分担がみられやすく、住民も感覚的に、その目的によって両者を使い分ける。また、店舗の入れ替わりも激しいため、韓国で生活していると、以前向かった店舗に間を空けて再び向かう際には、電話で確認を試みたり、その店舗の近隣に住む知り合いに店舗の存在を確認しておいてから向かったりするといった習慣が身に付く。

このような韓国ならではの中心商業地の特徴は



図5 「旧市街地」に立地していたものの撤退した「百貨店」

忠清北道清州市。1990年代後半から、かつて各地方都市に立地していた「百貨店」が次々と閉店した。

(2006年8月撮影)

さておき、日韓で近年共有されている地方都市の問題は、やはり人口減少と住民高齢化である。前者は、中心商業地の必要性和規模とを縮小させる。その結果、日本の地方都市の特に中心商業地では、空き店舗が生じやすくなっている。しかしながら、Ⅲの後半で述べたように、韓国の地方都市の中心商業地は、人口減少や住民高齢化のわりに空き店舗が目立たない。「シャッター商店街」のみまれにくい韓国地方都市の中心商業地の構造には、興味を持たれる。

ただし、こうした韓国の中心商業地の構造と、その変化とを把握しようとする際には、Ⅳで述べたような行政制度の違いに伴う比較対象都市の選定の難しさに加えて、日本とは異なる様々な制約が立ちはだかる。例えば日本では、中心商業地の過去にまでさかのぼることのできる資料として「住宅地図」があるが、韓国では同様の地図

はまず作成されていない。周知の通り、「住宅地図」の発達は日本独自のものであり、さらに、極めて短期間で店舗が入れ替わる韓国地方都市の中心商業地（図6）においては、まず「住宅地図」の需要は大きくないと思われる。店舗の入り替わりの頻度が高いだけでなく、建物の下層階のテナントと上層階のテナントとがパラレルに入れ替わっていくことも多い中で、「住宅地図」が作成されることには、今後も期待できない。同様の理由で、いわゆる電話帳データも活用は難しい。1990年代末頃までは、日本と同様の電話帳が一般にも配布されていたが、現在ではみられなくなった。さらに日本との違いとして、各地の商人会（日本の商店街組合に相当）が作成している店舗リストなどでも、住所が書かれていなかったり、そうしたリストに挙げられている店舗および店主の連絡先がしばしば携帯電話番号となっていたりすることが珍しくない。最初から店舗の場所を固定することを前提としない感覚は、こうした

ところにも表れている。

このように韓国では、日本の中心商業地におけるその構造や変化を明らかにする際に用いられるような基礎資料を期待することが難しく、特に店舗レベルでの実態を把握するためには現地調査が欠かせない。清水ほか（2002）などによる従来研究も、現地での確認を伴っている¹⁾。また各商店は、店舗を売却あるいは譲渡する際の収入となる、店舗の位置や評価をもとに算出される「権利金」をなるべく低下させないように、むしろ繁盛している時を見はからって撤退したり、店舗を移転したりする。前の店舗の売却あるいは譲渡によって得られた「権利金」が新店舗の購入あるいは賃貸の大きな資金となるシステムが、公然のものとなっているためである。各店舗の撤退や廃業は店主自身の事情のほか、多くは売り上げの低下などによるものであろうという、日本の地方都市の特に衰退しつつある中心商業地において多くの研究者が想起しやすいプロセスを、韓国の地方都市に



図6 韓国地方都市の中心商業地においてみられやすい「居抜き」での店舗変遷の例

建物自体は建て替えられるなどせずに、いわゆる「居抜き」で、入居している店舗がめまぐるしく変化している。特徴的なのは、韓国のこうした商業ビルの多くは、街路に面して直接上層階に上がることができる階段やエレベーターホールが設けられており、1階と上層階とが別店舗となっているだけでなく、それらの店舗がそれぞれパラレルに開廃業することがめずらしくないことである。さらに図（写真）のように、各階のフロア内が細分され、それぞれに小規模店舗が入居するようになることもよくみられる。

（忠清北道清州市，左・中は筆者撮影，右は「onnara不動産情報」より引用）

において適用する際には、慎重な検討が必要である。

なお、中心商業地内の流動性を前提とした韓国ならではのしくみもある。韓国には2017年現在、インターネット上に「onnara不動産情報」(<http://www.onnara.go.kr/#>) (図7) など多くの不動産関連サイトがあり、空き店舗の住所を検索すると、たちどころにその地目や面積、用途規制はもちろんのこと、参考となる公示地価²⁾や、サイトによっては所有者および管理者といった情報までを得ることができる。こうした情報は極めて個人的な情報ではないかと思われるむきもあるが、基本的には商店は賃貸物件で営まれるものであり、遊休状態を放置しておくことは利益につながらないという通念が共有され、許容されているようである。さらに韓国では、現在では分筆・合筆を経

たことで実際の建物敷地とは一致しなくなってしまうことが多い³⁾ものの、地籍図の簡易的な図面も、例えば「Naver地図」(<http://map.naver.com/>) (図8) など、インターネット上で容易に確認することができる。こうした、日本の地理学者からすれば垂涎となりそうな情報をどう活用するか、模索が求められる。

VI おわりに

以上見てきたように、日本と韓国は隣り合う国でありながら、中心商業地の状況が大きく異なっている。その中で、人口減少にもかかわらず一見すると「元気がある」ように見える韓国地方都市の中心商業地には、魅力すら感じられる。

もちろん、IIで紹介したように、日韓では中心商業地をめぐる自然的条件や社会的条件が意外に

종합정보 >

기본정보	건물정보	실거래가정보	토지이용계획	지적(임)야도	
<p>충청북도 청주시 상당구 남문로2가 충청북도 청주시 상당구 성안로 (남문로2가)</p>					
지목	면적		소유구분		
대	902㎡		개인		
고저	형상	방위	도로조건		
평지	부정형	-	소로한면		
* 총 1개의 건물정보가 있습니다. 상세보기 등기부등본 열람					
대장종류	건축물명칭	동명칭/번호	연면적		
일반			7272㎡		
공시지가			개별주택가격		
기준년도	기준월	공시지가(원)	건물면적(㎡)	기준년도	주택가격(원)
2017년	01월	7,592,000	-	-	-

図7 韓国におけるインターネット上の不動産関連サイトでの表示例

住所以下、地目：宅地、面積：90.2㎡、所有区分：個人、地形：平地、形状：不定形、道路条件：道路片面、そして、2017年1月時点での公示地価が7,592,000ウォンであること、さらに周囲の写真などが示されている。

(忠清北道清州市、「onnara不動産情報」のポップアップ表示より引用)



図8 韓国でインターネット上で確認できる
地籍図の簡易的な図面例

(忠清北道清州市, 「Naver 地図」より引用)

異なっており、必ずしも韓国の中心商業地の対応が参考になるとは限らない。特に、商店は賃貸によるものであることを前提としやすい韓国の中心商業地のしくみを日本の中心商業地に取り入れようとすれば、各商店の既得財産である土地や店舗、そして店主の居住地をどうするかといった、抜本的な構造改革が必要となるためである。それでも、危機的な状態にある日本の地方都市の中心商業地の現状を見るにつけ、韓国の地方都市の対応を明らかにし、それを日本でも紹介することが、何らかの参考となることを期待したい。

[付記]

本稿の骨子は、2017年度中四国都市学会大会・愛媛地理学会大会（愛媛大学）において発表した。また本稿の作成にあたっては、科学研究費補助金基盤研究(B)「低成長期における地方都市再生に向けた韓国の都市構造に関する研究」(代表者：兼子 純，課題番号：15H05168)の一部を使用した。

注

- 1) 韓国では、そもそもこうした業種別の商店分布に対する研究に関心が持たれにくい。その背景として、例えば都市地理学研究史的にも都市内部構造についての注目が遅れた(成, 1987)ことと、本稿で述べたように資料の制約が大きいことが挙げられる。そうした中で、金(1991)などによる釜山市の「旧市街地」における調査結果が残されている。これに対して日本人研究者である樋口(1978a, 1978b, 1979)などは、韓国の各都市の中心商業地について、業種別の商店分布をくり返し調査した。ただし、禹(1998)による慶尚南道梁山市の中心商業地における街区ごとの業種別店舗数の違いを明らかにした研究のように、卒業論文や修士論文レベルでは、韓国でも中心商業地へのミクロスケールでの追究が行われている可能性がある。
- 2) こうした公示地価のデータを用いて、大都市都心部の地筆レベルまでの詳細な土地利用変化を追跡した研究(任・舎, 2013)もみられる。ただし同研究では地目「商業用地」を基準として商業地の位置や範囲の変化を分析しているため、各地区の商店の業種については詳しく触れていない。
- 3) 逆に、地籍図や土地台帳は、その後の分筆や合筆を経る以前の商業地研究には用いやすく、日本植民地時代の公設市場形成を明らかにした研究(砂川ほか, 2017)などでは積極的に用いられている。

文 献

- 浅香幸雄(1959): アジアの集落 5. 朝鮮. 木内信蔵・藤岡謙二郎・矢嶋仁吉編『集落地理講座〈第4巻〉世界の集落』37-66, 朝倉書店.
- 朝倉敏夫(2000): 韓国を知るQ&A 115. 季刊民族学, 24, 3-46.
- 大矢雅彦・金 萬亭(1989): 地形分類を基礎とした日本と韓国の河成平野の比較研究. 地理学評論, 62, 75-91.
- 小野和久(1997): 市外バス流動からみた現代韓国の都市群システム. 経済地理学年報, 43, 114-125.
- 金 賢淑・張 明洙(1993): 城郭都市全州における城郭と商業空間の構造的変遷に関する研究. 日本都市計画学会学術研究論文集, 28, 211-216.
- 金 科哲(1998): 韓国の行政区域体系と政策過程 - 農村部を中心に -. 地域地理研究, 3, 79-86.

- 清水敦子・木下 光・丸茂弘幸 (2002) : 韓国・テグ市における市場を中心とした商業空間の類型化に関する研究. 日本都市計画学会都市計画論文集, **37**, 625-630.
- 砂川晴彦・伊藤裕久・延 圭憲・栢木まどか・濱 定史 (2017) : 日本植民地期の朝鮮における公設市場の空間構成と周辺街区の形成過程に関する復元的考察 - 釜山公設富平町市場・木浦公設市場を対象として -. 日本都市計画学会都市計画論文集, **52**(1), 42-47.
- 田 京淑 (1982) : 韓国忠清南道地域における生活圏および定期市の変容に関する研究. 地理学評論, **55**, 471-495.
- 成 俊鏞 (1987) : 韓国における都市地理学の発達. 地理科学, **42**, 133-143.
- 韓 柱成 (2000) : 韓国忠清北道沃川郡における定期市の移動商入と消費者の特性. 季刊地理学, **52**, 166-179.
- 樋口節夫 (1978a) : 全州市 Jeonju-si の CBD 研究 - その形成と発展について -. 愛知教育大学研究報告 (人文・社会科学), **27**, 283-294.
- 樋口節夫 (1978b) : 大邱 DAEGU の都心域とその周縁. 藤岡謙二郎先生退官記念論文集 歴史地理学と都市研究 (下), 414-423.
- 樋口節夫 (1979) : ソウル特別市の都市化と内部構造. 愛知教育大学研究報告 (人文・社会科学), **28**, 175-190.
- 山田正浩 (1975) : 朝鮮における1914年の行政区画改正について - 郡区画の検討を中心に -. 歴史地理学紀要, **19**, 157-179.
- 山田正浩 (1978) : 李朝時代の邑 - その構成要素と機能 -. 『歴史地理研究と都市研究 (下) < 藤岡謙二郎先生退官記念論文集 >』 89-98, 大明堂.
- 山元貴継 (2007) : 韓国の地方都市における「旧市街地」と「新市街地」 - 忠清北道・清州市 -. 阿部和俊編『都市の景観地理 韓国編』 54-65, 古今書院.
- 李 映娥・鳴海邦碩・澤木昌典 (2003) : 市街地発展における市場空間の変容に関する研究 - 韓国・蔚山市を事例として -. 日本都市計画学会都市計画論文集, **38**, 97-102.
- 姜 大玄 (1975) : 『都市地理学』 教学社. (韓国語)
- 金 元経 (1991) : 釜山市東萊商店街の Pattern (1). 釜山女大論文集 (人文社会科学編), **32**, 259-325. (韓国語)
- 金 鍾焯 (1997) : 農村定期市の空間的变化. 忠北地理, **14**, 29-104. (韓国語)
- 禹 獎夏 (1998) : 梁山市中心商街の土地利用特性と機能堤高に関する研究. 釜山大学校環境大学院都市計画科碩士論文. (韓国語)
- 任 錫會 (1994) : 韓国行政区域体系の問題点と改編の方向. 大韓地理学会誌, **29**(1), 65-83. (韓国語)
- 任 錫會・송 민정 (2013) : 大都市都心部の土地利用変化分析: 大邱広域市を事例に. 大韓地理学会誌, **48**(6), 856-878. (韓国語)
- 朱 京植 (1994) : 京釜線鉄道建設による韓半島空間組織の変化. 大韓地理学会誌, **29**(3), 297-317. (韓国語)

한국 지방도시 중심상업지 형성의 역사적 과정

야마모토 타카쓰구

추부대학 인문학부

한반도는 예부터 겨울의 북서계절풍과 외적을 대비하기 위해 많은 도시나 취락이 분지지형에 입지하는 경향이 강했다. 그리고 도시 중심부 전체를 성벽으로 둘러싼 “읍성”에는 성문 바깥쪽에 시장이 형성되었고, 그 시장이 현재 한국의 많은 지방도시의 중심상업지역으로 성장하였다. 전쟁 피해나 본격적인 재개발을 크게 경험하지 않았던 한국 지방도시에서는 1970년대 이후 “구시가지”와 다소 떨어진 곳에 “신시가지”가 건설된 지역이 적지 않으며, 이 두개의 시가지는 기능적으로 서로 다른 중심상업지로서 역할을 분담하는 경우가 많다. 뿐만 아니라 한국은 일본보다 점포의 개업과 폐업이 쉽고, 점포의 이동도 저항이 적은 상업 관습으로 인해, 임대 점포가 다수를 차지하는 중심상업지역에서는 점포의 교체가 빈번하게 발생한다. 이와 같이, 인구감소로 인한 다운사이징(downsizing)에도 대응하기 쉬운 특징을 가지고 있는 한국 지방도시의 중심상업지역은 일본 지방도시의 중장기계획 수립에도 많은 시사점을 제시할 수 있을 것으로 기대된다. 그러나 한국의 독자적인 도시구조와 문화 등으로 인해 나타나는 부분이 많기 때문에 신중한 접근이 요구된다.

키워드 : 지방도시, 중심상업지, 분지, 읍성, 신시가지, 한국